IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 274)
z dnia 10 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 274)

10 maja 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu – na podstawie informacji ministra infrastruktury oraz ministra finansów – wniosku Koła Poselskiego Konfederacja o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji prezesa Rady Ministrów w sprawie krytycznej sytuacji branży transportowej w Polsce w szczególności:

– dołożeniem nowych obowiązków na polskie firmy transportowe, zwiększeniem biurokracji i chęcią zlikwidowania możliwości odstąpienia od nałożenia grzywny nawet w przypadku błędów drobnych i czysto formalnych;

– braku należytej kontroli firm transportowych z Białorusi, Ukrainy i Rosji przez Inspekcję Transportu Drogowego;

– ułatwieniem dostępu zagranicznych firm transportowych do rynku polskiego;

– wpływu inflacji oraz nowego systemu poboru opłat drogowych na rozwój branży transportowych”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Edward Komorowski** dyrektor Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikiem, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Aleksandra Kobylska** zastępca dyrektora Biura ds. Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bogdanowicz** dyrektor generalny w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego oraz **Grzegorz Cichy** prezes Unii Miasteczek Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Witam panie posłanki, panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania został wcześniej przesłany posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabierania głosu proszę o zalogowanie się do systemu. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu.

Jednocześnie informuję, że członkowie, którzy są obecni fizycznie, proszeni są o zalogowanie się za pomocą legitymacji. Osoby, które uczestniczą zdalnie, wiedzą, jak to zrobić.

Przejdziemy do stwierdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Jednocześnie informuję, że pulpit do głosowania, jeśli chodzi o kworum, będzie aktywny przez całe posiedzenie Komisji. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu na podstawie informacji ministra infrastruktury oraz ministra finansów wniosku Koła Poselskiego Konfederacja. Wniosek dotyczy przedstawienia na posiedzeniu Sejmu informacji prezesa Rady Ministrów w sprawie krytycznej sytuacji branży transportowej w Polsce. W szczególności omówione zostaną następujące kwestie: nowe obowiązki nałożone na polskie firmy transportowe, zwiększenie biurokracji i próba likwidacji możliwości odstąpienia od nałożenia kary grzywny nawet w przypadku błędów drobnych i czysto formalnych; brak należytej kontroli firm transportowych z Białorusi, Ukrainy i Rosji przez Inspekcję Transportu Drogowego; ułatwienia w dostępie zagranicznych firm transportowych do rynku polskiego; wpływ inflacji oraz nowego systemu poboru opłat drogowych na rozwój branży transportowej.

Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie widzę żadnych. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę pana ministra infrastruktury o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym podzielić się wypowiedzią z moimi współpracownikami, którzy również są obecni i przedstawią bardziej szczegółowe informacje na temat działań resortu infrastruktury i ogólnie obecnego rządu, jeśli chodzi o rynek usług transportowych międzynarodowych, zwłaszcza na kierunku wschodnim. Do tej dyskusji dołączą pani dyrektor Renata Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, oraz przedstawiciele Inspekcji Transportu Drogowego, którzy omówią szczegółowiej zagadnienia.

Zanim przejdę do tez postawionych w tym pytaniu, chciałbym podkreślić, że są one nieprawdziwe i nieoparte na rzeczywistości oraz faktach.

Przejdę teraz do zwięzłego podsumowania polityki transportowej prowadzonej przez rząd polski w okresie pokoju, czyli od 2016 do 24 lutego 2022 r., mającej na celu wspieranie rozwoju firm transportowych działających na wschód. Główne trzy kierunki polskich firm transportowych skierowane na wschód, do 24 lutego, obejmowały Rosję, Białoruś i Ukrainę. Aby móc prowadzić prace transportowe w tych krajach albo przejeżdżać przez nie, na przykład do Kazachstanu, potrzebne są zezwolenia drogowe. Wymiana tych zezwoleń drogowych odbywała się na podstawie umów dwustronnych, natomiast sam kontyngent negocjowany był każdego roku. Pod koniec danego roku decydowaliśmy o liczbie zezwoleń drogowych, które będą podlegały wymianie zarówno z Rosją, Białorusią, jak i Ukrainą.

Jeśli chodzi o Rosję, najbardziej atrakcyjne zezwolenia dla polskich przewoźników dotyczyły przewozów między Rosją a krajami spoza Unii Europejskiej, czyli zezwolenia Rosja – kraje trzecie. Kiedy przejmowaliśmy odpowiedzialność za politykę transportową w 2015 r., wymiana tych zezwoleń z Rosją wynosiła ok. 42 tys. Wszystkie zezwolenia były wówczas wykorzystywane. Jednak w 2021 r. ta wymiana zezwoleń wzrosła już do 63 tys., co oznacza zwiększenie o 20 tys. zezwoleń w ciągu 7 lat, czyli prawie 50%. Ten wzrost był odpowiedzią na prośby naszych przewoźników, którzy wykorzystywali te zezwolenia, aby prowadzić pracę operacyjną i po prostu zarabiać na tym biznesie. Zwiększenie liczby zezwoleń Rosja – kraje trzecie było wyraźnie zauważalne.

Przechodząc teraz do Białorusi, wymiana zezwoleń między Polską a Białorusią w 2021 r. wyniosła 210 tys. zezwoleń, a polscy przewoźnicy wykorzystali je w ponad 90%. Oznacza to, że trafiliśmy prawie idealnie w określoną liczbę zezwoleń, która podlegała wymianie z Białorusią w 2021 r. Daliśmy polskim przewoźnikom możliwość prowadzenia działalności przewozowej na terenie Białorusi lub tranzytem przez ten kraj.

Przechodząc teraz do Ukrainy, w 2015 r. wymiana kontyngentu z Ukrainą wynosiła 200 tys. zezwoleń, z czego tylko 47 tys. zezwoleń było wykorzystywanych przez polskich przewoźników. Pozostałe 150 tys. zezwoleń pozostawało niewykorzystanych na rynku.

Zauważyliśmy tę dysproporcję i podjęliśmy działania w celu zmniejszenia kontyngentu wymiany z Ukrainą. Od 2018 r. kontyngent ten został zmniejszony z 200 tys. zezwoleń do 160 tys. zezwoleń, co przyczyniło się do większego wykorzystania ukraińskich zezwoleń przez polskich przewoźników. W roku 2021 liczba wykorzystywanych zezwoleń przez polskich przewoźników związanych z pracą na Ukrainie lub tranzytem przez Ukrainę wyniosła prawie 100 tys. Możemy zatem powiedzieć, że dzięki polityce transportowej prowadzonej przez obecny rząd podwoiła się liczba operacji transportowych realizowanych przez polskich przewoźników na Ukrainie. W styczniu 2022 r., ostatnim miesiącu pokoju, odnotowano wzrost o 20% w wykorzystywaniu ukraińskich zezwoleń przez polskich przewoźników w porównaniu do stycznia 2021 r. Ta tendencja z pewnością zostałaby utrzymana, ale 24 lutego miała miejsce rosyjska inwazja na Ukrainę, co całkowicie sparaliżowało transport do Ukrainy z oczywistych powodów. Następnie wprowadzono sankcje i ograniczenia unijne dotyczące transportu przedsiębiorców z Białorusi i Rosji do Unii Europejskiej. Wszystko to zmieniło kwestie, z którymi mieliśmy do czynienia przed 24 lutym 2022 r.

Teraz wyzwaniem jest ponowne uporządkowanie tych relacji transportowych. Staramy się zrealizować ten proces poprzez działania wspólnotowe, czyli działania na rynku unijnym, nakładanie sankcji na transportowców z Białorusi i Rosji, co ma miejsce od roku. Piąty pakiet sankcji nałożony przez UE na Rosję i Białoruś obejmuje zakaz wjazdu tych pojazdów na teren UE. Oczywiście są pewne derogacje i wyłączenia, ale są one naprawdę minimalne, jeśli chodzi o możliwość prowadzenia pracy przewozowej. Obecnie w Polsce liczba pojazdów z białoruskimi lub rosyjskimi tablicami rejestracyjnymi jest znikoma.

Problemem faktycznie są naczepy i przyczepy, które są wożone przez pojazdy na unijnych tablicach rejestracyjnych, a posiadają rosyjskie lub białoruskie rejestracje. To jeden z postulatów polskich przewoźników, aby również ograniczyć możliwość wjazdu tych naczep i przyczep na terytorium Polski. Po rekomendacji Ministerstwa Infrastruktury pan premier Mateusz Morawiecki zwrócił się z wnioskiem, aby jedenasty pakiet sankcji – który obecnie jest opracowywany przez Komisję Europejską, trwają dialogi ambasadorów państw unijnych przy UE – uwzględniał zakaz wjazdu z naczepami i przyczepami na białoruskich i rosyjskich tablicach rejestracyjnych. To jest naszym priorytetem, jeśli chodzi o kolejny pakiet sankcji nakładanych na przewoźników rosyjskich i białoruskich. To po pierwsze.

Po drugie, prowadzimy intensywne kontrole u przewoźników zarejestrowanych w Polsce, którzy posiadają kapitał wschodni. Od 16 marca takie kontrole są przeprowadzane, zmasowane kontrole, wcześniej również je prowadzono, choć w mniejszym zakresie. Zmasowane i skoordynowane kontrole przewoźników z kapitałem wschodnim są prowadzone przez ITD, Straż Graniczną, Krajową Administrację Skarbową, Państwową Inspekcję Pracy oraz nadzór budowlany. Weryfikowane jest przestrzeganie przepisów prawa w obszarach, za które te służby są odpowiedzialne, przez przedsiębiorców zarejestrowanych w Polsce, ale dysponujących kapitałem wschodnim. Jeśli chodzi o wyniki tych kontroli, informacje na ten temat mogą zostać udostępnione przez ITD.

Oczywiście nie zaniedbujemy kontroli na drogach. Jak już wspomniałem, na polskich drogach jest znacznie mniej pojazdów z białoruskimi lub rosyjskimi tablicami rejestracyjnymi niż w czasach pokoju. Jest to wynik sankcji oraz braku wymiany zezwoleń z tymi krajami. Jednak pojawiły się nowe rejestracje, zwłaszcza z południa Europy. Ponadto, dzięki zniesieniu zezwoleń dwustronnych i tranzytowych na polskich drogach jest też więcej ukraińskich pojazdów. Nie ma tu żadnej ulgi w przestrzeganiu przepisów dotyczących stanu technicznego tych pojazdów ani czasu pracy kierowców, to przewoźnicy podlegają kontrolom przeprowadzanym przez ITD. Przedstawiciele ITD będą również udostępniać materiały dotyczące liczby tych kontroli oraz naruszeń stwierdzonych podczas nich.

Trzecią kwestią są ostatnie wydarzenia w Dorohusku, dotyczące blokady przejścia granicznego Dorohusk-Jagodzin, największego przejścia granicznego z Ukrainą. Głównym postulatem protestujących jest przywrócenie zezwoleń dla Ukraińców. Warto przypomnieć, że zniesienie zezwoleń dwustronnych i tranzytowych zostało podjęte przez

UE. Pierwotnie miało obowiązywać do 30 czerwca br., jednak zostało przedłużone do 30 czerwca 2024 r. Dzięki działaniom polskiego rządu to przedłużenie ma charakter tymczasowy, gdyż pierwotna propozycja UE zakładała bezterminowe przedłużenie zniesienia zezwoleń drogowych dla transportu ukraińskiego. Dzięki naszej reakcji, to działanie ma obecnie terminowe ograniczenie i jest określone do 30 czerwca 2024 r. Nasza reakcja umożliwiła również określenie terminu zniesienia zezwoleń dla ukraińskich przedsiębiorców. Pozostałe postulaty formułowane przez komitet protestujący, z którym w dialogu jest wojewoda lubelski, Lech Sprawka, również są istotne. Wiem, że wojewoda utrzymuje kontakt z tym komitetem zarówno telefonicznie, gdy konieczne jest omówienie jakiejś sprawy przez telefon, jak i spotykał się kilka razy bezpośrednio na przejściu granicznym w Dorohusku. Strona polska jest gotowa spełnić te pozostałe postulaty, jeśli będą pytania ze strony państwa posłów czy społeczności, pani dyrektor Renata Rychter również udzieli odpowiedzi.

Z tego, co wiemy, dzisiaj również rozpoczęła się blokada przejścia granicznego z Białorusią w Koroszczynie. Cztery postulaty przedsiębiorców również są nam znane. Ja zresztą spotkałem się z komitetem protestującym, który w marcu przeprowadził protest na Południowej Obwodnicy Warszawy, gdzie około 200 pojazdów wolno przejeżdżało przez ten odcinek drogi ekspresowej S2. Na prośbę tego komitetu spotkaliśmy się dwa razy w MI. Powiedziałem o działaniach rządu, które są realizowane w tej sprawie. Mówiłem o tym, że wystąpiliśmy do Komisji Europejskiej o poszerzenie sankcji wobec przewoźników z Rosji i Białorusi, poszerzenie sankcji oraz objęcie sankcjami przyczep i naczep z tymi rejestracjami, a także o zakaz rejestracji firm z kapitałem białoruskim i rosyjskim oraz firm transportowych na terenie nie tylko Polski, ale to są sankcje unijne, czyli obowiązujące na terenie całej UE. To są dwa główne postulaty, które wyłaniają się ze środowiska tych przewoźników. Kolejne należą do innych resortów. Również wysłaliśmy pisma do Ministerstwa Finansów oraz ministra właściwego ds. gospodarki, jeśli chodzi o kwestie płatności, ponieważ ta kwestia również jest poruszana przez komitet, który domaga się innych przepisów prawa dotyczących relacji między zleceniodawcą transportu a wykonawcą tego transportu.

Pragnę poinformować, że na jutrzejszym posiedzeniu Stałego Komitetu Rady Ministrów zostanie przyjęta ustawa dotycząca delegowania pracowników. Ustawa ta w głównej mierze wprowadza drugą część pakietu mobilności. Przepisy te nie mają bezpośredniego wpływu na polskich przewoźników, lecz bardziej dotyczą przewoźników zagranicznych z UE, którzy wykonują przewozy na terenie naszego kraju. Jednak na wniosek przewoźników w ustawie zawarte są również kwestie dotyczące obniżenia kosztów zatrudnienia pracowników w transporcie międzynarodowym, w tym transporcie unijnym. Przyjęcie tej ustawy spowoduje obniżenie kosztów funkcjonowania firm transportowych, które działają głównie na Zachodzie, tj. Niemcy, Francja i inne państwa UE. Jednakże, wciąż pozostaje otwarta kwestia przepisów uszczelniających system, związana z bazami transportowymi czy organizatorami transportu, i tutaj istnieje miejsce na dalszą dyskusję. Przygotowaliśmy przepisy, które przekazaliśmy branży transportowej do konsultacji, oczekując na ich reakcję. Jesteśmy również gotowi wykorzystać tę ustawę w celu uszczelnienia systemu rejestracji firm transportowych, także tych z kapitałem zagranicznym działających na terenie Rzeczypospolitej. Liczymy na współpracę z branżą transportu drogowego w Polsce.

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, to tyle, jeśli chodzi o wprowadzenie. Moi współpracownicy są obecni na łączach i służą pomocą w razie bardziej szczegółowych pytań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę o udzielenie informacji przez ministra finansów. Czy są z nami przedstawiciele MF? Niestety nie widzę, choć powinni być.

Czy są pytania jakieś? Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Powiem tak, gdyby ta informacja rzeczywiście odpowiadała… bardzo pozytywny wydźwięk odpowiadał sytuacji polskich przewoźników,

to myślę, że nie mielibyśmy dzisiaj posiedzenia Komisji zwołanej w trybie ekstraordynaryjnym. Mam poczucie, że wszystkie podejmowane obecnie decyzje, dotyczące ochrony naszych przewoźników, mogą pójść w dobrym kierunku. Jednakże pojawia się pytanie, co działo się przez ostatnie miesiące, ponieważ te protesty nie powstały bez przyczyny. Jeśli dopuszcza się transport bez zezwoleń, sądzę, że w obecnej sytuacji, w jakiej znalazła się Ukraina, nasza chęć pomocy jest jak najbardziej uzasadniona, aby poluzować pewne regulacje dotyczące choćby zezwoleń. Trudno jednak pogodzić się z tym, że nasi przewoźnicy są zobowiązani do spełniania wysokich wymagań, np. dotyczących floty pojazdów, podczas gdy przewoźnicy z innych państw, również z Ukrainy, konkurują z nami, nie będąc zobowiązanymi do częściowego dbania o stan naszego parku maszynowego. To jest bardzo istotny składnik kosztów i nie trzeba się specjalnie wysilać ani używać wyobraźni, żeby zrozumieć, że ma to istotne znaczenie dla kreatywnego kształtowania cen.

Panie ministrze, chciałbym zapytać, z jakiego powodu przez wiele miesięcy nasi przewoźnicy byli traktowani znacznie bardziej rygorystycznie niż przewoźnicy z Ukrainy, którzy prowadzą transport i praktycznie przejmują przewozy między Polską a UE. Wszyscy zgadzamy się, że należy pomagać, ale nie może to prowadzić do drastycznego pogorszenia możliwości wykonywania przewozów przez nasze firmy. Prosiłbym, aby pan minister lub przedstawiciel ITD przedstawił informację dotyczącą podejmowanych kontroli w 2022 r. Jaki był stosunek kontroli dotyczących transportu na terenie Rzeczypospolitej? Jaki procent kontroli dotyczył polskich przewoźników, a jaki dotyczył przewoźników z innych państw?

Druga sprawa, o której chcę powiedzieć, to jednak niezbyt pozytywnie oceniany system kontroli przewozów przez innych przewoźników, na przykład z kierunków tureckich czy południowych, którzy przejeżdżają przez nasze państwo, często nie będąc kontrolowanymi. Powoduje to pogorszenie możliwości konkurencji dla naszych firm. Wydaje się, że należy uszczelnić ten system kontroli.

Przypominam, że już na początku kwietnia złożyłem interpelację w tej sprawie do pana premiera, dotyczącą rejestracji w Polsce firm rosyjskich, firm z kapitałem białoruskim. Dzisiaj minął miesiąc od tej interpelacji i nie otrzymałem na nią odpowiedzi, mimo że temat jest niezwykle pilny. Rejestrujące się firmy z kapitałem rosyjskim i białoruskim pod pretekstem ochrony unijnej de facto wykonują tę samą pracę, którą Rosjanie i Białorusini wykonywali przed wprowadzeniem sankcji. Panie ministrze, nie znajduję usprawiedliwienia w słowach pana ministra, który twierdzi, że wystąpiliście do UE. Jeśli istnieją sytuacje, które zagrażają naszym firmom transportowym, nie trzeba polegać na UE i zwalać winę na nią. Trzeba podjąć działania już teraz, aby chronić naszą branżę. W przeciwnym razie, jak to było zbożem, będziemy odkładać decyzje i nagle okaże się, że jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji. Bardzo proszę pana ministra, aby nie zwlekać i nie czekać na działania UE, ale podejmować te działania, które są możliwe w Polsce. Możemy przyjąć odpowiednie ustawy i rozporządzenia i naprawdę możemy to zrobić samodzielnie.

To również niezbyt korzystne, że kontrole rozpoczęły się dopiero w marcu. Jeśli branża transportowa od wielu miesięcy sygnalizowała tego rodzaju problemy, trudno mi zrozumieć… Rozumiem przedstawicieli branży transportowej, którzy mówią, że nagle nasze państwo nie działa. Jeżeli ten problem był komunikowany od dłuższego czasu, to dlaczego kontrole zaczęły się dopiero w marcu? Już wtedy narosło to do takiego stopnia, że zaczęły się protesty. Mogło to być zauważone i podjęte wcześniej odpowiednie działania.

Ostatnia sprawa, o której chcę wspomnieć, panie ministrze, dotyczy przewozów ponadnormatywnych. Panie ministrze, przed nami bardzo wielkie zadanie dla naszego państwa. Jesteśmy hubem, jeżeli chodzi o dostarczanie pomocy Ukrainie. Czasami ta pomoc wymaga przewozów ponadnormatywnych na terenie naszego kraju. Otrzymuję poważne sygnały, że niestety w wielu miejscach, w tym w urzędach i w administracji centralnej, nie ma odpowiedniego zrozumienia dla potrzeby szybkiego rozpatrywania wniosków o przewozy, które mają dotrzeć do Ukrainy. Chciałbym apelować do pana ministra, aby ministerstwo podjęło szybkie i skuteczne działania w celu odblokowania możliwości pomocy. To są konkretne przykłady. Nie będę podawał szczegółów, ponieważ nie o to tutaj chodzi. Chodzi o to, że to jest realny problem, który wymaga realnego,

a może nawet osobistego zaangażowania. Na zakończenie mojego wystąpienia chciałbym skierować apel do pana ministra o osobiste zaangażowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Są przedstawiciele MF na sali, nie są incognito. Czy moglibyście panowie również odnieść się również do tych wątków stricte ekonomicznych?

Dyrektor Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów Edward Komorowski:

Dzień dobry. Edward Komorowski, dyrektor Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej. Z zakresu MF jeden temat został poruszony…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeden, lecz istotny.

Dyrektor departamentu MF Edward Komorowski:

Chodziło o temat ograniczenia możliwości odstąpienia od karania w zakresie ustawy…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

…oraz wpływu inflacji i nowego systemu poboru opłat drogowych na rozwój branży transportowej.

Dyrektor departamentu MF Edward Komorowski:

Co do inflacji, nie będę się wypowiadał. Jednakże chciałbym się odnieść do tego, co jest w mojej gestii i co mogę powiedzieć. Chodziło przypuszczalnie o likwidację możliwości odstąpienia od ukarania w systemie SENT. W projekcie ustawy było odejście od obecnego rozwiązania, w którym przesłanki do odstąpienia są weryfikowane z urzędu, na rzecz odstąpienia na wniosek. Jednak po konsultacjach społecznych zrezygnowaliśmy z tego pomysłu, więc pomysł został odrzucony. Motywacją dla tego pomysłu było to, że badanie przesłanek z urzędu przy każdym przypadku znacznie wydłużało postępowania. Niemniej jednak zawsze istniała możliwość złożenia wniosku, który byłby rozpatrzony w odpowiednim postępowaniu. To wszystko. Istniała jedna przesłanka, która wywołała wiele kontrowersji. Wyjaśniliśmy to podczas spotkań z branżą, więc mam nadzieję, że temat jest już nieaktualny. To wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Nie widzę.

Przystępujemy do rozpatrzenia wniosku…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Przepraszam, panie przewodniczący. Czy mogę krótko odpowiedzieć na pytania pana posła Suchonia?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Kilka zdań, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o rejestrację firm z wschodnim kapitałem na terenie Rzeczypospolitej, te firmy muszą spełniać takie same wymagania jak podmioty polskie, jeżeli zakładają działalność gospodarczą, transportową, także związane z bazą. Tutaj nie ma żadnych wyjątków, żadnych ułatwień, nie ma świętych krów. Wymagania te muszą być takie same, niezależnie od narodowości tego kapitału.

Kwestia kontroli – kontrole były prowadzone. Od 16 marca kontrole są prowadzone w sposób skoordynowany przez pięć instytucji, o których wspomniałem wcześniej.

Jeśli chodzi o kwestie przejazdów ponadnormatywnych, jestem zdecydowanie za. Nie mam problemu… Każdy, kto do mnie dzwoni i prosi o przyspieszenie wydania zezwolenia na przejazd ponadnormatywny, był przez nas prowadzony za rękę. Jednak problemem są uzgodnienia z samorządami, z tymi zarządcami dróg, które muszą być uwzględnione, aby taki transport mógł przejechać drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne zgodnie z przepisami.

Tak też powinno być. Musimy ustalić trasę przejazdu z tymi zarządcami, tak aby ten transport mógł być realizowany w sposób bezpieczny. Na przykład, jeśli chodzi o nadgabaryt polegający na większym tonażu, należy upewnić się, że taki transport może po prostu przejechać przez te drogi. Podobnie, jeśli chodzi o nadgabaryt polegający na większej wysokości, musimy upewnić się, że będzie mógł przejechać pod obiektami, takimi jak wiadukty czy mosty, które znajdują się na trasie. Dlatego konsultacje i uzgodnienia trasy mogą trwać pewien czas. Podchodzimy bardzo poważnie do każdej sprawy, która trafia do naszego ministerstwa, i chcemy, aby niezależnie od celu transportu, czy jest to transport kierowany na Ukrainę, czy w jakimkolwiek innym celu, był realizowany jak najszybciej.

Ostatnia sprawa. Pan poseł Suchoń mówił o ustawach i rozporządzeniach. Nie znam żadnego projektu poselskiego, który by w jakikolwiek sposób ułatwiał sprawy transportowe dla naszego kraju. Opozycja czasami wykazuje się aktywnością, ale w innych obszarach, w tym obrzeże – nie. Pojawił się eurosceptycyzm, żeby nie oglądać się na UE, jeżeli chodzi o kwestie chociażby zezwoleń drogowych. Przypominam, że zniesienie zezwoleń drogowych dla Ukrainy dotyczy nie tylko Polski, ale całej UE. Naprawdę nie mamy problemu z tym, żeby głośno wyrażać nasze stanowiska w UE w różnych sprawach. Na nasz wniosek zezwolenia nie są potrzebne czasowo ani bezterminowo, a taka była pierwsze propozycja UE. Na tej przestrzeni również działamy i potrafimy być skuteczni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, chciałbym tylko sprostować jedną kwestię. Panie ministrze, kiedy mówiłem o podejmowaniu samodzielnych działań, odnosiłem się między innymi do kwestii naczep. Proszę więc nie traktować tego jako eurosceptycyzmu, lecz jako apel, aby nie obwiniać UE w sytuacjach, gdy możemy samodzielnie podjąć działania. Zachęcam do tego, ponieważ jest to w interesie naszej branży. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Przystępujemy do rozpatrzenia wniosku…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie pośle, panie przewodniczący, UE zdecydowała o objęciu sankcjami pojazdów i to była dobra decyzja. Namawiamy również do podjęcia decyzji o sankcjach na naczepy i przyczepy rosyjskie oraz białoruskie. Jest to jeden z podstawowych wniosków, nad którymi obecnie trwają prace związane z jedenastym pakietem sankcji.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

A ja namawiam was, żebyście się nie chowali za plecy UE, tylko sami podejmowali działania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Przystępujemy do rozpatrzenia wniosku. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem wniosku o odbycie debaty na posiedzeniu Sejmu w przedmiotowym zakresie? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Dziękuję serdecznie i poproszę o wyniki. Jeszcze spływają, to chwilę poczekamy.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Nie mam karty, ale można doliczyć mój głos wstrzymujący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Doliczymy pana głos.

Głosowało 18 posłów: za – 6, przeciw – 10, wstrzymało się – 2.

Komisja negatywnie zaopiniowała wniosek o odbycie debaty na posiedzeniu Sejmu.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję.

Zamykam posiedzenie.